ANNALES
UNIVERSITATIS MARIAE CURIE-SKŁODOWSKA
LUBLIN — POLONIA
VOL. XXIX, 6 SECTIO G 1982

Instytut Prawa Cywilnego UMCS
Zakład Postępowania Cywilnego i Międzynarodowego Prawa Handlowego

Paulina BUBIEŃSKA-LEFIK

Próba kwalifikacji prawnej umowy o wykorzystanie próżnych przebiegów w ciężarowym transporcie samochodowym

Попытка правовой квалификации договора об использовании порожных пробегов в грузовом автомобильном транспорте

L'essai de qualification juridique des contrats de mise à profit des cours vides dans le transport de camions

1

Instytucja umownego wykorzystania próżnych przebiegów samochodów ciężarowych w transporcie drogowym należy do konstrukcji cywilnoprawnych, odbiegających od tradycyjnych ujęć cywilistycznych. Doczekała się ona w literaturze niewielu opracowań, raczej tylko marginesowych omówień w monografiach poświęconych tematyce samochodowego transportu ciężarowego.[1]

Postulat wykorzystywania próżnych przebiegów samochodów ciężarowych i eliminowanie w transporcie drogowym tak zwanego w publicystyce „przewożenia powietrza" nie jest bynajmniej nowy. Ogólnogospodarczy cel umów zawieranych w tym zakresie przesądził już w latach pięćdziesiątych potrzebę ich uregulowania. Obecnie — w okresie wprowadzania w gospodarce narodowej wzmożonej oszczędności — umowy o wy-

[1] Por. H. Goik: *Problematyka roszczeń regresowych ubezpieczyciela w porozumieniu między PSK i PZU*, [w:] *Materiały szkoleniowe z zagadnień prawnych PSK*, Warszawa 1980, ss. 99—114; H. Goik, L. Ogiegło: *Roszczenia regresowe w stosunkach między Przedsiębiorstwem Spedycji Krajowej a Polskimi Kolejami Państwowymi i Państwową Komunikacją Samochodową*, UŚl., Katowice 1976, ss. 51—57; W. Górski, A. Żabski: *Odpowiedzialność PSK za przewóz przesyłek*, Warszawa 1980, ss. 28, 60, 82 i in. W prasie codziennej — „Trybuna Ludu" 4 IX 1981: *Na szlakach ciężarówek — Ciągle transportujemy powietrze...* (inform. własna).

korzystanie próżnych przebiegów, zawierane z posiadaczami pojazdów ciężarowych, powinny nabrać szczególnego znaczenia. Byłoby truizmem wykazywanie celowości, a nawet ekonomicznej konieczności zawierania tego rodzaju umów wobec notorycznego deficytu środków transportowych w gospodarce narodowej oraz ze względu na brak paliwa, a także wysokie jego ceny.

W aspekcie prawnym umowa o wykorzystanie próżnych przebiegów nie jest prosta. Wprawdzie tak, jak większość umów, powstaje ona skutkiem dwustronnej czynności prawnej, lecz stosunek cywilnoprawny przez nią kreowany jest złożony, ponieważ dotyczy nie jednego stosunku zobowiązaniowego.[2]

W układzie tych stosunków, związanych z instytucją wykorzystania próżnych przebiegów, dają się wyodrębnić takie stosunki zobowiązaniowe, jak wynikające przede wszystkim:

1. Z umowy Państwowej Spedycji Krajowej, organizującej wykorzystanie próżnego przebiegu, zwanej dalej — zgodnie z terminem używanym w aktach normatywnych — placówką spedycyjną, która przyjmuje zamówienia zorganizowania przewozu przesyłki. W grę wchodzi zatem umowa placówki spedycyjnej z podmiotem zlecającym wysyłkę, zwanym dalej usługobiorcą. Umowa ta powinna wyprzedzać zawarcie umowy o konkretne wykorzystanie próżnego przebiegu.

2. Z umowy placówki spedycyjnej z posiadaczem pojazdu, który zgłosił jazdę w konkretnym kierunku oraz przewiduje możliwość powstania próżnego przebiegu albo nie w pełni wykorzystaną ładowność swego pojazdu.

Zatem placówka spedycyjna zawiera dwie umowy: pierwszą — z osobą dysponującą przesyłką przeznaczoną do przewozu do oznaczonej miejscowości i drugą — z osobą zgłaszającą próżny przebieg pojazdu do oznaczonej miejscowości, do której również przesyłka ma być skierowana.

Oprócz tych trzech podmiotów, z których żaden nie może samoistnie, bez dwóch pozostałych, osiągnąć celu gospodarczego — układ związanych z nimi stosunków umownych może obejmować jeszcze dalsze podmioty w pewien sposób w nim uczestniczące. W grę wchodzi sam odbiorca przesyłki, jeżeli w umowie o wykorzystanie próżnego przebiegu zastrzeżono, że przesyłka ma być mu bezpośrednio doręczona. Może się włączyć do tego układu jeszcze inna placówka spedycyjna w miejscowości, w której znajduje się siedziba odbiorcy przesyłki, a któremu wówczas miejscowa placówka spedycyjna przesyłkę ma doręczyć. Również mogą występować jeszcze i inne postacie umowne powstające w dziedzinie tran-

---

[2] O trójpodmiotowym stosunku zobowiązaniowym — por. zamiast wielu opracowań A. Kędzierska-Cieślak: *Komis*, Warszawa 1973, s. 9.

sportu i spedycji.[3] Jest to więc układ stosunków cywilnoprawnych wielopodmiotowy, chociaż podmioty te nie bywają powiązane ze sobą bezpośrednim węzłem obligacyjnym. Pomimo wielości stosunków umownych związanych z instytucją wykorzystania próżnych przebiegów w centrum uwagi staje właśnie umowa związana bezpośrednio z tą instytucją, która będzie przedmiotem dalszych rozważań. Nie można jednak pominąć łączącej się z nią umowy placówki spedycyjnej z usługobiorcą.

2

Pierwsza możliwość pozyskiwania rezerw zdolności przewozowej w transporcie drogowym znalazła wyraz w ustawie z r. 1951 o transporcie drogowym [4] oraz w wydanym na jej podstawie rozporządzeniu Rady Ministrów z r. 1952 w sprawie używania ciężarowych pojazdów samochodowych w transporcie między osiedlami i wykorzystania ich próżnych przebiegów [5]. Oba te akty normatywne są w treści dość lakoniczne.

Dopiero bardziej precyzyjne unormowanie wykorzystania próżnych przebiegów oraz pojazdów z ładunkiem częściowym w stosunku do ładowności konkretnego samochodu zostało zawarte w dalszym akcie wykonawczym, a mianowicie w zarządzeniu Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z r. 1952 w sprawie wykorzystania próżnych przebiegów ciężarowych pojazdów samochodowych w transporcie między osiedlami.[6] Chociaż cytowane akty normatywne utraciły moc obowiązującą, w nich jednak należy szukać zrębów omawianej instytucji prawnej.

Ustawa z r. 1961 o transporcie drogowym i spedycji krajowej [7] otwiera drugi etap unormowania tej sprawy, której ujęcie jest coraz bardziej uniwersalne. Przepis art. 1 ust. 1, pkt 3 tej ustawy upoważnia Ministra Komunikacji do uregulowania we wszystkich rodzajach transportu drogowego sprawy wykorzystania pełnej ładowności ciężarowych pojazdów i ich próżnych przebiegów. Rozporządzenie (wykonawcze) Ministrów Komunikacji i Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z r. 1972 w sprawie krajowego transportu drogowego [8], zwane dalej rozporządzeniem, w rozdz. 7 § 46—61 dość wyczerpująco reguluje wykorzystanie ładowności nie tylko ciężarowych pojazdów, lecz także ich przyczep i to przede

---

[3] O nowych postaciach umownych występujących w transporcie i spedycji, por. M. Sośniak: *Umowy o świadczenie usług z art. 750 k.c.*, „Państwo i Prawo” 1981, nr 5.

[4] Dz. U. nr 4, poz. 26; zm. 1953, nr 43, poz. 210.

[5] Dz. U. nr 29, poz. 197; zm. 1955, nr 34, poz. 210.

[6] M. P. nr A-103, poz. 1611; zm. 1955, nr 119, poz. 1577.

[7] Dz. U. nr 53, poz. 297.

[8] Dz. U. nr 34, poz. 234; zm. 1973, nr 2, poz. 20; 1974, nr 23, poz. 139; 1974, nr 40, poz. 238; 1975, nr 31, poz. 168; 1977, nr 30, poz. 134.

wszystkim posiadaczy pojazdów nie należących do państwowych przedsiębiorstw transportowych. W zasadzie wyraźniejsze sprecyzowanie obowiązków w tym zakresie przedsiębiorstw państwowych nastąpiło dopiero w przepisach zarządzenia Ministra Komunikacji z r. 1966 [9].

Uzupełnieniem wskazanych przepisów normujących stosunki między placówką spedycyjną a posiadaczem pojazdu jest *Regulamin zarobkowego przewozu i spedycji w ciężarowym transporcie samochodowym* z r. 1960 [10], zwany dalej regulaminem samochodowym. Regulamin ten, wydany przez upoważniony do tego ustawowo naczelny organ administracji państwowej w formie załącznika do rozporządzenia opublikowanego w Dzienniku Ustaw, stanowi akt normatywny powszechnie obowiązujący i nie ma nic wspólnego z pojęciem „regulaminu" w rozumieniu art. 385 k.c.[11] Do regulaminu samochodowego odsyła przepis § 57 rozporządzenia z r. 1972, który stanowi: „Do przewozu przesyłek wykonywanego na zlecenie placówki spedycyjnej a posiadaczem pojazdu stosuje się w zakresie stosunków między placówką spedycyjną a posiadaczem pojazdu przepisy regulaminu zarobkowego przewozu i spedycji w ciężarowym transporcie samochodowym oraz taryfę towarową transportu samochodowego i spedycji."

Stosowanie regulaminu samochodowego oraz taryfy w zakresie wykorzystania próżnych przebiegów nastręcza pewne wątpliwości. Otóż w świetle § 1 regulaminu zakres stosowania tego akt unormatywnego ogranicza się do usług w transporcie zarobkowym wykonywanym przez przedsiębiorstwa transportu samochodowego, następnie przez przedsiębiorstwa spedycyjne, wreszcie — przez przedsiębiorstwa przeładunkowe działające w związku z transportem samochodowym. Do rzędu żadnego z nich nie należą jednostki organizacyjne obowiązane do zgłaszania próżnych przebiegów.

Nie są one ani przewoźnikami przewożącymi przesyłki w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa (art. 774 k.c.), ani w żadnym przypadku spedytorami albo przedsiębiorstwami trudniącymi się czynnościami ładunkowymi. Wprawdzie regulamin w sprawach nie unormowanych odsyła do przepisów prawa cywilnego, lecz pozostaje sprawą otwartą, które z przepisów kodeksu cywilnego mogłyby znaleźć tu zastosowanie.

Status prawny przewoźnika — jak już wskazywałam — wymaga wykonania umowy przewozu wyłącznie w zakresie działalności swego przed-

---

[9] M. P. nr 59, poz. 285, por. *Komentarz* M. Urban, Z. Bujalska: *Przepisy transportu drogowego*, Warszawa 1970, s. 183.

[10] Stanowi on załącznik do rozporządzenia Ministra Komunikacji — Dz. U. 1960, nr 31, poz. 174.

[11] Ogólnie przyjęty pogląd w podręcznikach prawa przewozowego, np. W. Górski: *Prawo transportowe*, Warszawa 1977, s. 18.

siębiorstwa [12], a przy wykorzystaniu próżnych przebiegów działalność posiadacza pojazdu ma charakter wyraźnie dodatkowy. Cel tej instytucji polega na tym, aby pozyskać zupełnie przypadkowe możliwości przewozu, a nie korzystać z usług zawodowych przewoźników, nadto już obciążonych w gospodarce narodowej. Również uregulowanie kodeksowe umowy przewozu właśnie jest adekwatne dla działalności zawodowych przewoźników.

Nie można również przyjąć, aby umowa o wykorzystanie próżnego przebiegu była pomocniczą lub pochodną. Umowy te bywają zawierane obok głównej czynności przewozowej i w samej umowie przewozu już się nie mieszczą.[13]

Pozostają jeszcze inne rozwiązania w przypadkach stosowania kodeksu cywilnego. Na możliwość subsumpcji w szerokim zakresie art. 750 k.c. do umów o świadczenie różnych usług zwraca się ostatnio uwagę w literaturze.[14] W grę wchodzą również umowy wątpliwe co do kwalifikacji prawnej z dziedziny transportu i spedycji, w której występuje coraz więcej nowych postaci umownych.[15] Sądzę, że obok wymienionych tamże umów mogłaby się znaleźć również umowa o wykorzystanie próżnych przebiegów.

3

Wśród stosunków zobowiązaniowych, które związane są z instytucją wykorzystania próżnych przebiegów — jak podkreślałam — w centrum uwagi znajduje się stosunek wynikający z umowy zawartej między placówką spedycyjną a posiadaczem ciężarowego pojazdu samochodowego lub jego przyczepy, jeżeli w zamierzonym albo powrotnym kierunku jazdy ma on próżny przebieg bądź tylko częściowo wykorzystaną ładowność pojazdu.

Powstanie stosunku prawnego między tymi podmiotami, a więc placówką spedycyjną a posiadaczem pojazdu, uwarunkowane jest określonymi czynnikami faktycznymi, a mianowicie:

1) zgłoszenie jazdy przez posiadacza pojazdu (bądź jego kierowcę) powinno nastąpić w przeddzień wyjazdu albo na 6 godz. przed zamierzonym wyjazdem;

2) przewidywana odległość jazdy powinna przekraczać 30 km;

---

[12] Por. H. G o i k: *Pojęcie przewoźnika według art. 774 kodeksu cywilnego*, UŚl. Katowice 1974, ss. 7—22.

[13] O umowach pomocniczych i pochodnych — por. M. S o ś n i a k: *Prawo przewozu lądowego*, PWN, Warszawa 1974, s. 96 i n.

[14] S o ś n i a k: *Umowy o świadczenie usług...*, ss. 61—73.

[15] *Ibid.*, s. 68.

3) jazda powinna rozpoczynać się w miejscowości placówki spedycyjnej albo w miejscu od rozpoczęcia jazdy nie oddalonym więcej niż 6 km. Gdy te okoliczności kumulatywnie nie występują, nie można posiadaczowi pojazdu imputować obowiązku zawarcia umowy z placówką spedycyjną i obciążać go skutkami prawnymi jej niezawarcia. Od obowiązku zawarcia umowy posiadacz pojazdu jest również wolny, gdy w grę wchodzi szczególny rodzaj przewozu oraz w innych taksatywnie wymienionych w rozporządzeniu przypadkach (§ 48).

Oprócz posiadacza pojazdu obowiązkiem zgłoszenia się oraz przewozu obciążony jest *expressis verbis* kierowca pojazdu o przewidywanym próżnym przebiegu. Kierowcą pojazdu może być posiadacz, a nawet jego właściciel, ponieważ rozporządzenie obejmuje zakresem podmiotowym jednostki gospodarki uspołecznionej i nieuspołecznionej, dopiero w dalszym ciągu, od r. 1966, przedsiębiorstwa państwowe.

Najczęściej jednak osobą działającą w tym zakresie jest kierowca, pracownik posiadacza pojazdu. Pracownik ten w związku z przewiezieniem przesyłki w ramach próżnego przebiegu — wykonanym prawidłowo — po stwierdzeniu protokolarnym tego faktu przez odbiorcę przesyłki otrzymuje od pracodawcy odpowiednią premię. Wynagrodzenie pracodawcy-posiadacza pojazdu za przewóz wynosi 80% stawki taryfowej, z czego kierowca otrzymuje w zależności od odległości przejazdu 2—10%. Chociaż kierowca pojazdu ma obowiązek przewozu w stosunku do placówki spedycyjnej, jego sytuacja nie przekracza jednak ram stosunku pracy wobec posiadacza pojazdu. W układzie z placówką spedycyjną uzyskuje on w pewnym zakresie stanowisko samodzielne, bowiem również z własnej inicjatywy powinien zgłosić próżny przebieg kierowanego pojazdu, do czego mobilizuje go możliwość otrzymania premii.

Do obowiązków placówki spedycyjnej należy natomiast niezwłoczne — najpóźniej na 4 godz. przed zamierzonym rozpoczęciem jazdy — zawiadomienie o dysponowaniu przesyłką do przewozu lub o jej braku. Istnieje też możliwość przewiezienia przesyłki w ramach systemu przewozu przesyłek drobnych, organizowanego przez placówkę spedycyjną (§ 50 ust. 2, pkt 2 rozporządzenia).

Wskazuję na pewne okoliczności związane z wykorzystaniem próżnych przebiegów, ponieważ są one charakterystyczne dla tego typu umów, a mało znane zarówno teorii prawa przewozowego, jak i nawet praktyce transportowej.

4

Zawarcie umowy o wykorzystanie próżnych przebiegów jest możliwe tylko w przypadkach, gdy istnieje realne zamówienie usługi przewozowej przez usługobiorcę. Przyjęcie takiego zamówienia przez placówkę

spedycyjną przesądza o zawarciu umowy spedycji, uregulowanej przepisami kodeksu cywilnego w Tytule XXVI. Przepisy tego Tytułu stosuje się wówczas, gdy spedycja nie jest uregulowana odrębnymi przepisami (art. 795 k.c.), a zatem uregulowanie kodeksowe ma charakter tylko subsydiarny. Nadto przepis art. 796 zawiera odesłanie do umowy-zlecenia, jeżeli przepisy Tytułu XXVI k.c. albo przepisy szczególne nie stanowią inaczej.

Z przepisów szczególnych na uwagę zasługuje regulamin samochodowy, który, gdy w grę wchodzi spedycja, ma charakter powszechnie obowiązujący, bynajmniej nie ograniczony do pewnych tylko dziedzin transportu, lecz stosowany generalnie.[16] Również znajduje tu zastosowanie *Taryfa towarowa transportu samochodowego i spedycji*.[17]

Spedycja jest umową nazwaną, konsensualną, odpłatną oraz „jednostronnie zawodową", ponieważ jedna ze stron, a mianowicie spedytor, trudni się zawodowo pewnego rodzaju działalnością gospodarczą.[18] Przedmiotowy zakres spedycji jest bardzo bogaty, ponieważ oprócz wymienionych *expressis verbis* w art. 794 k.c. jednostkowych czynności spedycyjnych obejmuje ona dokonywanie różnych innych usług związanych z przewozem. Bez względu na kauczukowy charakter definicji umowy spedycji (*Kautschuk-Definition*) do potrzeb umowy o wykorzystanie próżnych przebiegów ważna jest ta czynność placówki spedycyjnej, która polega na zorganizowaniu przewiezienia przesyłki przez pojazd mający próżny przebieg albo nie wykorzystaną częściowo ładowność.[19]

Placówka spedycyjna — jak o tym już była mowa — zawiera dwie umowy. Jedną — przez przyjęcie zlecenia spedycyjnego od usługobiorcy i drugą — przez zlecenie przewiezienia konkretnej, objętej zleceniem spedycyjnym, przesyłki osobie nie będącej w zasadzie przewoźnikiem.

Powstaje pytanie, jaki jest wzajemny stosunek jednej umowy do drugiej, w których to umowach uczestniczą co najmniej trzy podmioty. Znana w literaturze[20] wielość podmiotów wchodzących w skład stosunku

---

[16] Tak J. Rajski: *Umowa spedycji*, „Nowe Prawo" 1969, nr 7/8, s. 1088; również *id.*: *Umowa spedycji w ujęciu kodeksu cywilnego*, „Studia Cywilistyczne", Kraków, t. XXVII, 1976, s. 109.

[17] Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych 1975, nr 11, poz. 55.

[18] Jak w art. 794 § 1 k.c.

[19] Nie widzę potrzeby szerszego omawiania umowy spedycji wobec istnienia wyczerpujących prac: M. Sośniaka: *Przewóz i spedycja towaru*, Katowice 1978; *id.*: *Przewóz i spedycja w nowym k.c.*, Katowice 1966; L. Ogiegły: *Umowa spedycji*, Katowice 1978, cyt. wyżej prac J. Rajskiego oraz pracy częściowo dotyczącej spedycji P. Koppy, L. Ogiegły: *Kwalifikacja prawna umowy o łączne świadczenie usług spedycyjnych, przewozowych i składowych w krajowym transporcie drogowym*, Prace Prawnicze VI, Katowice 1975, ss. 55—68; T. Thulla: *Przewóz i spedycja*, Katowice 1970.

[20] Por. S. Grzybowski: *Prawo cywilne*, PWN, Warszawa 1974, s. 79 i n.

prawnego dwóch stron, a znajdujących się po jednej lub po obu stronach stosunku prawnego, nie ma tutaj zastosowania. Żaden bowiem z tych trzech podmiotów — usługobiorca, placówka spedycyjna, osoba zgłaszająca próżny przebieg pojazdu — nie łączy się z drugim podmiotem tak, aby utworzyć jedną stronę.

Od wielości podmiotów wchodzących w skład dwóch lub jednej strony konkretnego stosunku zobowiązaniowego należy odróżnić sprawę wielostronnych stosunków zobowiązaniowych. Przykładem tego rodzaju stosunków, które wynikają z jednej istniejącej umowy jest konstrukcja *pactum in favorem tertii* (art. 393 k.c.) albo zbliżona do tej instytucji sytuacja prawna odbiorcy przesyłki w stosunkach przewozu (art. 785 k.c.).[21] Innym rodzajem stosunków wielopodmiotowych, a nawet umowy wielostronnej jest przekaz (art. 613 i n. kodeksu zobowiązań), niestety pominięty w kodeksie cywilnym, albo spółka. Żadna z tych konstrukcji nie jest zbliżona do stosunków zobowiązaniowych trzech omawianych stron.

Wprawdzie wielość stron lub podmiotów w stosunkach zobowiązaniowych stron należy do zjawisk coraz częściej występujących zarówno w rozważaniach teoretycznych, jak i w praktyce (stosunki z zakresu weksla, czeku, akredytywy, przekazu — również w uspołecznionym obrocie — w kooperacji, w koordynacji, w różnych formach dostaw tranzytowych, a przede wszystkim w stosunkach przewozu), jednak status prawny podmiotu przewożącego przesyłkę w ramach próżnego przebiegu jest zgoła odmienny niż we wskazanych konstrukcjach. Konstrukcja wielopodmiotowości lub wielostronności tego rodzaju jest mało przydatna dla rozwiązania sytuacji prawnej trzech omawianych podmiotów — usługobiorcy, placówki spedycyjnej i osoby zgłaszającej próżny przebieg.

Istnieje przekonanie, że każdą umowę wielopodmiotową da się sprowadzić do szeregu umów dwustronnych. Wydaje się jednak, że szereg umów wielopodmiotowych bądź wielostronnych stosunków zobowiązaniowych należy badać jako całość, ponieważ tylko wtedy uzyskuje się prawidłowy i klarowny obraz analizowanej sytuacji prawnej. W istocie nie ułatwiłoby badań rozbicie na odrębne umowy na przykład stosunku akredytywy, albo przekazu (nie uregulowanego, o czym wspominałam w kodeksie cywilnym), a w dziedzinie prawa przewozowego oddzielenie od umowy przewozu sytuacji prawnej odbiorcy przesyłki, chociaż nie jest on stroną umowy przewozu.[22]

W zupełności podzielam pogląd, że celowe jest całościowe badanie stosunków zobowiązaniowych w szerokim powiązaniu z innymi łączący-

---

[21] Sytuację prawną odbiorcy przesyłki wyjaśnia H. Goik: *Umowa przewozu przesyłek w transporcie lądowym jako rodzaj umowy o świadczenie na rzecz osoby trzeciej*, Katowice 1975.

[22] *Loc. cit.*

mi się z nimi stosunkami, a dotyczącymi jednego zjawiska prawno-gospodarczego, jednak nie zawsze bywa to możliwe. Wolno bowiem przyjąć, że sytuacja prawna odbiorcy przesyłki, z którym ani wysyłający, ani przewoźnik nie zawierają umowy przewozu, jest jednak ściśle związana z tą zawartą umową, lecz zgoła inna bywa sytuacja „tej osoby trzeciej", to jest posiadacza pojazdu.

Oczywiście, istnieje pewne *iunctim* między tymi umowami. Zawarcie umowy i wykorzystanie próżnego przebiegu może mieć miejsce tylko wtedy, gdy placówka spedycyjna dysponuje odpowiednim zamówieniem usługobiorcy — lecz jest możliwe, że nie w ramach wykorzystania próżnego przebiegu, a w innej formie przy posłużeniu się przewoźnikiem w rozumieniu art. 774 k.c. placówka spedycyjna zorganizuje przewiezienie oznaczonej przesyłki, do miejsca przeznaczenia i do wskazanego adresata. Wreszcie placówka spedycyjna może sama, stosownie do art. 800 k.c., dokonać przewozu.[23] W tym przypadku nabywa ona *ex lege* prawa i obowiązki przewoźnika. Wtedy, mimo zgłoszenia usługobiorcy przesyłki do przewozu, umowa z posiadaczem pojazdu nie zostaje zawarta. Inaczej przedstawia się sytuacja we wskazanych stosunkach zobowiązaniowych z udziałem „osoby trzeciej".

Zarówno w stosunku prawnym wynikającym z umowy o akredytywę, jak i z umowy przewozu (art. 785 k.c.) są znane i zindywidualizowane wszystkie trzy podmioty już *in statu nascendi* stosunku prawnego, inaczej niż w sytuacji powstałej w związku z wykorzystaniem próżnych przebiegów, gdy trudno dostrzec *iunctim* umowne między usługobiorcą a posiadaczem pojazdu — wykonawcą usługi. Między tymi podmiotami nie ma miejsca węzeł obligacyjny, ponieważ tylko z placówką spedycyjną każdy z tych dwóch podmiotów pozostaje w stosunku umownym. Te pierwsze dwa podmioty są często względem siebie anonimowe. Ta anonimowość może ulec zmianie, jeżeli usługa przewozowa została wykonana wadliwie i usługobiorca poniesie szkodę, ale i wtedy odpowiadać wobec niego będzie przede wszystkim placówka spedycyjna.

W tych warunkach rozdział między umową spedycji a umową o usługę przewozową w ramach wykorzystania próżnych przebiegów jest ewidentny i zbędne jest rozważanie, czy podmiot wykonujący usługę, konkretnie — posiadacz pojazdu jest „osobą trzecią" w stosunku zobowiązaniowym wynikającym z umowy spedycji. Posiadacz pojazdu zatem nie pozostaje w bezpośredniej relacji zobowiązaniowej do usługobiorcy, lecz jest usytuowany we „własnym" stosunku umownym z placówką spedycyjną.

---

[23] Wykonanie przez spedytora przewozu przesyłki objętej zleceniem specydyjnym jest w literaturze krytykowane — por. Ogiegło: *Umowa spedycji*, ss. 100—108.

Na marginesie można zauważyć, że posiadacz pojazdu nie jest ani pomocnikiem, ani zastępcą placówki spedycyjnej. Nie jest on bowiem osobą, przy której pomocy placówka spedycyjna zobowiązanie wykonywa, jak również nie jest osobą, której wykonanie swego zobowiązania powierza. Przedmiotem umowy spedycji w tym przypadku nie jest przemieszczenie rzeczy, lecz zorganizowanie jej przemieszczenia, a tego nie dokonuje posiadacz pojazdu. Nie wchodzi tu również w grę umowa o świadczenie przez osobę trzecią, bowiem placówka spedycyjna nie przyrzeka usługobiorcy, że jeżeli osoba trzecia, to jest posiadacz pojazdu, nie zachowa się w określony sposób, to sama naprawi uszczerbek majątkowy, jaki stanie się jego udziałem. Wprawdzie placówka spedycyjna może zawiadomić usługobiorcę, kto konkretnie w ramach próżnego przebiegu spełni określone świadczenie, lecz nie zawiera z nim żadnej „tradycyjnej" umowy gwarancyjnej w rozumieniu art. 391 k.c., lecz tylko umowę spedycji.

5

Jak wynika z dotychczasowych rozważań, umowę o wykorzystanie próżnych przebiegów i umowę o ich zorganizowanie należy potraktować odrębnie, jako dwa odmienne typy umów, z których każda ma własny byt. Niewątpliwie przedmiot świadczenia w tych umowach — przewiezienie konkretnej przesyłki — jest tożsamy. Stosując zatem przy porównaniu tych umów kryterium przedmiotowe, a przede wszystkim funkcjonalne — to jest znaczenie gospodarcze umowy, cel, jaki strony zamierzały osiągnąć przez jej zawarcie i wykonanie — można dojść do wniosku, że chodzi tu o umowę złożoną (zespołową) albo ściślej — zespół umów.[24]

Zespół umów składa się z umów odrębnych, samodzielnych, lecz można w nim dostrzec pewną wewnętrzną jedność. Związki zachodzące między umowami odrębnymi, tworzącymi zespół umów, polegają przede wszystkim na zależności jednej umowy od drugiej. Nie można zawrzeć umowy o wykorzystanie próżnego przebiegu, jeżeli spedytor nie dysponuje zamówieniem usługobiorcy co do zorganizowania przewozu przesyłki. Gdyby usługobiorca cofnął zamówienie, to los umowy o wykorzystanie próżnego przebiegu byłby przesądzony i umowa taka nie doszłaby do skutku, aczkolwiek mogłaby w grę wchodzić odpowiedzialność usługobiorcy za *culpa in contrahendo*. Poza tym można tu dostrzec jedność stosunku prawnego, wynikającą z jedności ekonomicznej obu umów. Dobro gospodarki narodowej, zabezpieczenie jej przed stratami, jako cel zawar-

[24] Por. M. Sośniak: *Z zagadnień systematyki części szczegółowej prawa obligacyjnego*, [w:] *Studia z prawa zobowiązań*, PWN, Warszawa 1979, ss. 269—274; również Z. Radwański: *Teoria umów*, PWN, Warszawa 1977, s. 320 i n.

cia tych dwóch umów, niewątpliwie je sprzęga. Decyduje również o tym, że wolno mówić o zespole umów w postaci najprostszej, bo składającej się z dwóch umów. Obie te umowy są równorzędne i żadna nie stanowi umowy dodatkowej lub uzupełniającej w stosunku do drugiej, która by tylko wzbogacała treść tej drugiej umowy. Jednakże jedna z tych umów, a mianowicie spedycja jest „klasyczną" umową nazwaną, uregulowaną w kodeksie cywilnym. Rodowód drugiej jest bardziej złożony. Nie stanowi ona „klasycznej" umowy przewozu z uwagi na to, że posiadacz pojazdu nie jest przewoźnikiem w rozumieniu art. 774 k.c. Przepisy kodeksowe, dotyczące przewozu, można zatem stosować tylko *per analogiam*. W aspekcie administracyjnoprawnym instytucja ta uregulowana jest w cytowanym rozporządzeniu, zawierającym zresztą znikomą liczbę przepisów cywilnoprawnych. Rozporządzenie to zresztą odsyła, jak już wspominałam, wydaje się, niezupełnie trafnie, do regulaminu samochodowego. Były próby zakwalifikowania tej umowy jako najmu samochodu posiadacza pojazdu przez placówkę spedycyjną; również nie dały one wyraźnego wyniku. Nie wiem, czy w tym przypadku omawianą umowę można uznać za umowę nazwaną, chociaż niewątpliwie umowa nazwana może być również uregulowana przepisami pozakodeksowymi. Sądzę jednak, że nie jest ona w żadnych przepisach dostatecznie uregulowana, aby przyjąć, że jest umową nazwaną. Nie należy ona również do kategorii umów mieszanych.[25] Nie zachodzi tu bowiem przemieszczanie typów umownych (*Typenvermengung*), charakterystyczne dla umów mieszanych. Pomimo wzajemnego powiązania dadzą się one pod względem prawnym oddzielić i w następstwie poddać odrębnym zespołom norm.

Uważa się powszechnie, że do umów nienazwanych należy stosować przepisy *Części ogólnej kodeksu cywilnego* (np. art. 4), następnie *Przepisy ogólne* z księgi *Zobowiązań* (np. art. 354), wreszcie przepisy o u mowach nazwanych w drodze analogii lub bezpośrednio.[26]

Nie nastręcza trudności subsumpcja pod dwie pierwsze ogólne grupy przepisów. Powstaje natomiast pytanie, które z uregulowań umów szczególnych mogłoby być przydatne przy rozwiązywaniu trudności interpretacyjnych powstałych w związku z omawianą umową.

Nie wchodzi tu w grę umowa przewozu w „klasycznej" kodeksowej postaci. Trudno również sięgać do innych umów kodeksowych i pozakodeksowych. Istnieje wprawdzie pogląd, że umowa ta bliższa jest umowie

---

[25] M. Sośniak: *Przekształcenie umowy przewozu na tle doktryny umów mieszanych*, [w:] *Problemy prawa przewozowego* nr 3. Katowice 1981, ss. 9—36. Tamże omówiony został zespół umów czy „powiązanie umów" (w obcej doktrynie *Vertragsverbindung, Vertragskoppelung, chaîne des contrats)*.

[26] W. Czachórski: *Prawo zobowiązań w zarysie*, PWN, Warszawa 1968, s. 188.

najmu aniżeli umowie przewozu, jednak i tutaj autor tego poglądu dostrzega poważne różnice.[27]

Sądzę, że jeżeli przedmiotem umowy z posiadaczem pojazdu o wykorzystanie próżnego przebiegu jest zobowiązanie do odpłatnego wykonania usługi i to kwalifikowanej usługi — usługi przewozowej, to należy się zastanowić, jakie istnieją możliwe rozwiązania. W piśmiennictwie zwraca się uwagę, że poza tradycyjnymi typami usług, uregulowanymi przed półwieczem w kodeksie zobowiązań i w kodeksie handlowym, cały niemal obszar usług dynamicznie się rozwijających w naszej epoce, pozostawiono swobodnemu kształtowaniu przez praktykę jako umów mieszanych czy nienazwanych. Do tego rodzaju umów należy zastosować przepis art. 750 k.c.[28], który chociaż lakonicznie sformułowany może pomieścić umowy o najrozmaitsze usługi. Trudno jednak byłoby zastosować art. 750 k.c. do umowy o wykorzystanie próżnych przebiegów, bowiem konstrukcja zlecenia, którą należałoby „odpowiednio" zastosować, jest zbyt odległa od konstrukcji tego rodzaju kwalifikowanej usługi przewozowej. Trudno zatem znaleźć rozwiązanie dla kwalifikacji prawnej umowy o wykorzystanie próżnych przebiegów, które by nie budziło żadnych oporów.

Dlatego w drodze analogii do omawianej umowy nienazwanej należy stosować przepisy najbliższej umowy nazwanej, którą na pewno jest umowa przewozu. Dla praktyki jest to najlepsze rozwiązanie.

W związku z podjęciem w ostatnich latach prac nad unifikacją prawa przewozowego i tendencją do jego kompleksowego ujęcia[29] należy pomyśleć o uwzględnieniu w pracach legislacyjnych tej zarówno interesującej, jak i pożytecznej umowy.

РЕЗЮМЕ

Статья посвящена актуальному и важному вопросу, имеющему большое как хозяйственное, так и правовое значение. Речь идет об исключении в дорожном транспорте порожных пробегов грузовых автомобилей. Организацией использования резервов провозной способности занимается экспедиторское предприятие, которое, с одной стороны, заключает договор с субъектом, располагающим грузом, предназначенным для перевозки в определенную местность, а с другой, с владельцем транспортного средства, заявляющим о порожном пробеге до местности, куда должен быть направлен груз.

В свете положений Гражданского кодекса первый договор есть экспедиторским контрактом, второй договор отличается как от первого, так и от „клас-

[27] Por. Goik, Ogiegło: *Roszczenia regresowe...*, s. 56.

[28] Por. Sośniak: *Umowa o świadczenie usług...*, s. 61.

[29] W. Górski: *Zagadnienia kodyfikacji prawa przewozowego*, [w:] *Studia z prawa zobowiązań*, Warszawa 1979, ss. 241—248.

сического" договора перевозки (ст. 774 ГК), т.к. перевозка этого груза осуществляется перевозчиком не в рамках деятельности его предприятия, профессиональное занятие которого — перевозка людей или предметов.

Здесь имеет значение два самостоятельных договора, а не число субъектов в обязательственном отношении, хотя эти два типа договоров можно назвать комплексом договоров в его простейшем виде, состоящем из экспедиторского контракта и второго договора без названия.

После анализа различных правовых ситуаций следует сделать вывод, что до времени законодательного урегулирования рассматриваемого договора самый близкий к этому договору — названный договор является договором о перевозке; к его нормам следует обращаться в случае необходимости. Автор считает, что *de lege lata* — для практики лучшее решение.

RÉSUMÉ

Ce travail concerne un sujet actuel et important aussi bien du point de vue économique que juridique. Il s'agit de l'élimination des cours vides des camions dans le transport routier. L'organisation de la mise à profit des réserves des capacités de transport est dans la gestion de l'unité d'expédition qui, d'un côté, passe le contrat avec le sujet disposant d'un envoi destiné à être transporté à une localité définie, de l'autre côté — avec le propriétaire d'un véhicule, déclarant un cours vide jusqu'à la localité où l'envoi doit être dirigé.

À la lumière des prescriptions du code civil, le premier contrat est celui d'expédition; le second n'est pas une expédition et diffère aussi du contrat de transport, „classique" selon le code (art. 774 du c. c.), car le transport de cet envoi n'est pas réalisé par le transporteur dans l'étendue de l'activité de son entreprise qui, professionnellement, s'occupe du transport des personnes ou des choses.

On doit envisager deux contrats indépendants, et non pas la pluralité des sujets en relation d'obligation, bien que ces deux types de contrats, vu leur but économique et leur unité intérieure, puissent être caractérisés comme un ensemble de contrats, sous une forme la plus simple, se composant d'un contrat d'expédition et d'un autre contrat sans nom défini.

Après l'analyse de diverses situations juridiques, il faut arriver à la conclusion qu'avant le règlement juridique du contrat en question, celui qui lui est le plus proche c'est le contrat de transport dont les prescriptions doivent être définies par analogie. Il paraît que, *de lege lata*, ce soit la meilleure solution pratique.